

Reportagem Especial

AEROPORTO DE VITÓRIA

Juiz manda demolir parte de prédio

Justiça determinou a demolição de três andares de edifício no Bairro República para evitar problemas aéreos até o aeroporto

Eliane Proscholdt
Francine Spinassé
Luísa Buzin

Afirmando que uma obra irregular está colocando em risco a segurança das operações aéreas, um juiz federal determinou a demolição de três andares de um prédio de seis pavimentos, incluindo a cobertura, localizado no Bairro República, próximo ao aeroporto de Vitória.

No imóvel, de propriedade do conferente André Ricardo de Oliveira, 45 anos, moram outras cinco famílias, que compraram os apartamentos. No quarto andar há dois apartamentos, que foram construídos com a finalidade de serem alugados. Eles ainda estão vazios.

No quinto andar mora o conferente e sua noiva, a universitária Eliana Bessert, 30. A cobertura também é de uso do casal.

Em sua sentença, proferida no último dia 17, o juiz Roberto Gil Leal Faria, da 3ª Vara Federal Cível, determinou que a energia elétrica e a água a partir do quarto andar fossem desligadas imediatamente.

O prazo para a demolição é de até 125 dias, a partir da intimação, ou seja, até o final de agosto. Consta no andamento processual da Justiça Federal que a intimação de sentença foi dada ontem. No descumprimento, o dono do imóvel poderá ser multado em R\$ 5 milhões.

O magistrado enfatizou que se o proprietário não comparecer à prefeitura ou criar qualquer dificuldade para ser localizado, o município poderá ser autorizado a entrar no prédio e instalar equipamento necessário para dar início à demolição. Porém, o serviço deverá ser pago pelo conferente.

O juiz destacou em sua decisão que a Prefeitura de Vitória foi comunicada pela Infraero sobre a existência de uma possível obra irregular na rua Jacinto Bresciani, no edifício Villa de Capri, que estaria dentro da área de segurança de voo do aeroporto.

Após averiguação, foi constatado que a prefeitura só havia aprovado a construção de três andares. Porém, outros três pavimentos foram erguidos.

Em um dos trechos da sentença, o juiz disse que “em função do acréscimo na obra em tela, para se manter a segurança no pouso, a Anac (Agência Nacional de Aviação Civil) recomendou que a cabecreira da pista seja recuada em 433 metros, até que a altura do prédio retorne ao seu patamar autorizado.”

A Justiça Federal informou que essa foi a primeira decisão nesse sentido no Estado.



FOTOS: FERNANDO RIBEIRO/AT



ANDRÉ RICARDO, sua noiva Eliana e o prédio onde moram: prazo para a demolição é de até 125 dias, a partir da intimação, ou seja, até o final de agosto

“Vamos brigar até a última instância”

“Vamos brigar até a última instância para não perdermos tudo o que investimos aqui.” O desabafo foi feito pelo conferente André Ricardo de Oliveira, 45 anos, e sua noiva, a universitária Eliana Bessert, 30, na tarde de ontem.

A defesa do casal irá entrar com recurso hoje na Justiça Federal, na tentativa de impedir que os três pavimentos sejam demolidos.

O prejuízo calculado somente com a demolição desses andares é de mais de R\$ 600 mil, sem contar com o valor pago para fazer o serviço, além de outros possíveis problemas que poderão ocorrer com a demolição, como rachaduras nos demais apartamentos e em casas vizinhas.

O conferente, que nasceu no Rio de Janeiro, mas mora há 17 anos no Estado, comprou o terreno de cerca de 200 metros quadrados, em 2006 e, um ano depois, começou a obra de um edifício de três andares, após aprovação do projeto na Prefeitura de Vitória.

“A água só não foi cortada porque iria prejudicar outros moradores que residem em outros apartamentos”

Eliana Bessert, universitária

Eles admitiram que, assim que a obra foi concluída, decidiram construir mais dois andares de apartamentos, além da cobertura, sem pedir licença à prefeitura.

“Pretendíamos fazer a regularização com a prefeitura após a conclusão da obra. Mas fomos procurados por fiscais na fase final da obra. Fomos multados. Por que eles não vieram aqui no começo da obra? Também fomos procurados pelo Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (Crea) e fomos multados em R\$ 1,4 mil.”

Eles afirmaram categoricamente que o avião não passa em cima do prédio. “As aeronaves passam a seis quadras daqui”, disse o conferente.

O casal contou que no último dia

18 a energia elétrica a partir do quarto andar foi cortada.

“A água só não foi cortada porque iria prejudicar os moradores que residem em outros apartamentos, já que há apenas um relógio. Estamos sendo tratados como criminosos. Desde o dia 18 que não consigo dormir em paz. Choro muito”, desabafou a universitária.

Ao falar sobre a decisão de corte da energia e água, Eliana, que cursa Direito, disse:

“O artigo 5º da Constituição Federal é bem claro e diz que o princípio da dignidade humana deve ser preservado. Isso não aconteceu.”

Os dois estão com casamento marcado para o dia 18 de maio.

Área de segurança Equipamento permite maior visibilidade para fazer pousos e decolagens

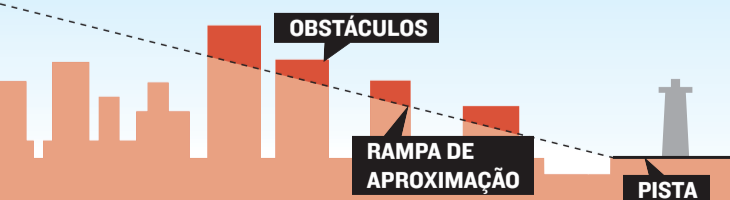
Rampa de aproximação

É a linha de segurança imaginária que os pilotos percorrem antes de pousar



Construções

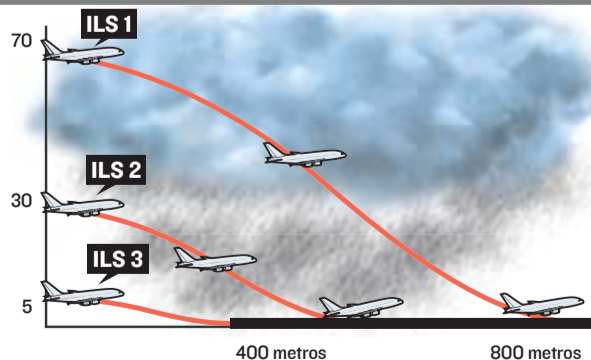
São mais de 60 prédios, um shopping, um hotel e um motel na Zona de Proteção Aeroportuária de Vitória. Os imóveis vão precisar ser sinalizados ou reduzidos



2.054 OBSTÁCULOS Caixas d'água, torres de celular, casas, árvores e até postes na zona de proteção aérea do aeroporto

COMO FUNCIONA O ILS

São antenas que dão as coordenadas para o piloto, do caminho a seguir quando ele não consegue enxergar por causa do mau tempo. O aparelho dá a rota até a pista, passando coordenadas de rampa e eixo.



COMO É EM VITÓRIA: O equipamento usado é o GPS. Por ele, só se pode pousar se houver 500 pés de teto (152,4 metros) e 2.100 metros de visibilidade.

ILS CATEGORIA 1: É o que será instalado em Vitória. Em Confins (MG), por exemplo, onde é usado, é preciso ter teto de 200 pés (60 metros) e 800 metros de visibilidade.

ILS CATEGORIA 2: Versão mais moderna, usada em Guarulhos, Curitiba e no Galeão. A aproximação é autorizada com 100 pés de teto (30 metros) e 400 metros de visibilidade.

ILS CATEGORIA 3: Usado somente na Europa e nos Estados Unidos. O teto necessário chega a zero.

Reportagem Especial

O que diz a sentença

Aplicação de multas

Condenações

MÁ-FÉ

> **EM SUA DECISÃO**, o juiz Roberto Gil Leal Faria condenou o proprietário sob alegação de ter faltado com a verdade ao afirmar que um técnico especializado na área teria concluído que o imóvel não se encontrava no "cone de segurança", afirmação essa que, segundo o juiz, gerou a suspensão de uma liminar, aumentando o risco.

“ Não tenho dúvida, portanto, em afirmar que o imóvel em tela está irregular ”

> **ASSIM, ELE APLICOU** uma multa de R\$ 5 mil e indenização de R\$ 50 mil. Como na sua avaliação o prejuízo foi da sociedade de modo difuso, ele fixou a destinação das multas ao Fundo para as Ações Cíveis Públicas.

CUSTAS PROCESSUAIS E HONORÁRIOS ADVOCATÍCIOS

> **O PROPRIETÁRIO** foi condenado a pagar as custas processuais de R\$ 5 mil à União, e a pagar R\$ 50 mil de honorários, sendo 70% ao município, 15% à União e 15% à Anac.

“ Permitir um prédio acima dos limites de altura seria colocar em risco a segurança do tráfego aéreo ”

Cronograma a ser seguido

PREFEITURA

> **O PROPRIETÁRIO** tem um prazo máximo de 20 dias para procurar a prefeitura, a contar de sua intimação. A sentença foi proferida no dia 17, mas a intimação da sentença saiu ontem.

REUNIÃO

> **A PREFEITURA** deverá fazer uma reunião com o proprietário e Infraero para planejar um cronograma e, se necessário, projetos de engenharia da demolição. Esse encontro deverá ocorrer, no máximo, em 15 dias, a partir do dia em que o réu procurou a prefeitura.

“ Uma colisão com o imóvel traria proporções fatais para os passageiros e para os moradores do entorno ”

DEMOLIÇÃO

> **A DATA DE INÍCIO** da demolição deverá ser de, no máximo, 30 dias, a contar da data da reunião. O término da demolição deverá ser de até 60 dias, a contar de seu início.

Multa

> **O JUIZ** fixou ainda uma multa de R\$ 5 milhões, caso sua determinação não seja cumprida.
> **TODOS OS CUSTOS** da demolição devem ser pagos pelo proprietário.

AEROPORTO DE VITÓRIA

Mais imóveis serão demolidos

ANTONIO MOREIRA - 22/07/2009

Além do imóvel no Bairro República, em que a Justiça determinou a demolição de três andares, o Terceiro Comando da Aeronáutica (Comar III) identificou mais de 300 imóveis só na Serra que precisam ser eliminados ou ter sua altura reduzida.

Entre os pontos que precisarão de mudanças até setembro deste ano estão prédios, casas, antenas e caixas d'água.

O objetivo é garantir pousos e decolagens no Aeroporto Eurico de Aguiar Salles, na capital.

Na listagem estão hotel, hospital, casas, empresas e até uma caixa d'água de uma escola situadas no entorno do aeroporto.

Em agosto de 2012, a Aeronáutica deu um prazo de até fevereiro para que as prefeituras mapeassem, listassem endereços e notificassem os proprietários dos pontos com problemas.

Na época, um relatório do Departamento de Controle do Espaço Aéreo da Aeronáutica listou 2.054 obstáculos, sendo que, do total, 379 eram considerados perigosos.

A secretária de Desenvolvimento Urbano da Serra, Ana Cláudia Buffon, explicou que, na verdade, não houve um prazo determinado para esse levantamento, mas sim um plano de ação. “ Fizemos um trabalho forte, com 40 obstáculos construídos notificados. Eram desde antenas até publicidade ”.

A secretária afirmou, ainda, que no final de 2012, a prefeitura foi informada que havia uma nova lista,



AVIÃO PASSA PRÓXIMO A PRÉDIO: prefeituras estão identificando e notificando proprietários de imóveis

que ampliava ainda mais os obstáculos, chegando a 380 na Serra.

“ Primeiro eles avaliaram que só precisaria sinalizá-los. Posteriormente, em uma reunião, eles informaram que teriam que ser rebaixados. Agora, pedimos ao Comar a lista certa. Paralelo a isso, estamos identificando todos os pontos para

que, até julho, possamos voltar a campo para fazer as notificações.”

Já a Prefeitura de Vitória informou que fez a identificação dos obstáculos informados pelo Comar. No total, estavam 115 árvores, que foram podadas e duas que serão removidas.

Em relação às antenas, postes e

outros possíveis objetos que precisavam ser removidos ou rebaixados, o município frisou que já intimou os proprietários. “ O comando já foi informado sobre as ações do município. Sobre a sinalização dos outros obstáculos, a responsabilidade é do proprietário do imóvel ”, afirmou a prefeitura, por meio de nota.

Novo equipamento até junho

JULIA TERAYAMA - 18/03/2013



POUSO em Vitória em dia de chuva

Um equipamento para melhorar a segurança de pousos e decolagens com o mau tempo deve começar a funcionar até junho no aeroporto de Vitória. O Instrument Landing System (ILS) foi instalado em janeiro e passou por teste no dia 5 de fevereiro.

A Força Aérea Brasileira (FAB), por meio da assessoria de imprensa, informou que o teste apresentou resultado satisfatório, mas que ainda aguardava alterações no aeroporto, como a instalação de iluminação. O órgão destacou ainda que outro teste estaria para ser realizado.

Após os ajustes, será necessária a homologação do equipamento pela Agência Nacional de Aviação Ci-

vil (Anac).

O ILS foi instalado na cabeceira 23 da atual pista, em que as aeronaves para pouso vêm da direção dos morros das torres de televisão, já que os ventos predominantes em situação de chuvas vêm daquela direção.

Atualmente, dos 31 principais aeroportos brasileiros, 22 já contam com o equipamento, sendo que 19 deles são da categoria simples, que permite pousos e decolagens com visibilidade horizontal de 800 metros e vertical de 60 metros.

Em Vitória, a instalação do ILS estava prevista para 2010, mas o aparelho só foi comprado pela União em 2012, por cerca de R\$ 3 milhões.

ANÁLISE

Marcio Branco, comandante de linha aérea e autor do livro “Na cabine de comando”

Construção deve ser feita em outra área

“ Assim como várias estruturas no País, quando o aeroporto de Vitória foi construído era para comportar aviões pequenos. Desde então, o aeroporto não cresceu, assim como também não mudou de lugar e esse é o principal problema: sua localização, que está cravada dentro da cidade e rodeada por ela.

Demolir três andares de prédios, assim como fazer uma pista nova não vão solucionar o problema, já que a cidade continuará crescendo e a sua ampliação ainda será necessária. Além de ‘puxadinhos’ físicos, estão fazendo ‘puxadinhos’ operacionais, ainda com limitações.

É claro que a nova pista, assim como o equipamento ILS, vão melhorar a estrutura e a segurança, mas não vão solucionar as dificuldades.

Quanto aos obstáculos de construções no entorno, esse nunca foi o problema verdadeiro, mas sim os morros da região, que não serão retirados.

Agora é hora de se pensar na única alternativa, que é a construção de um novo aeroporto em outra área, com capacidade para ampliação.”

SEGURANÇA

Área de escape vertical

Fazendo a rota do Estado desde 1969, o comandante e chefe dos pilotos da base da Trip no Rio de Janeiro, Sergio Borges da Costa, 63 anos, não tem dúvidas de que é preciso ter uma área de escape vertical para evitar eventuais problemas.

“ É claro que será um prejuízo para esses moradores, mas quando a lei é infringida, é preciso ter punição, especialmente quando estamos falando em segurança para todos. Por isso é preciso ter esse garbarito de segurança.”



ARQUIVO/AT

Reportagem Especial

AEROPORTO DE VITÓRIA

União promete obras pela 14ª vez

Garantias do governo federal de que haveria retomada do novo aeroporto já não são novidade: outras 13 já foram dadas antes

Se o novo aeroporto de Vitória for entregue em 2015, como anunciado ontem pelo ministro da Secretaria da Aviação Civil (SAC), Moreira Franco, ele já vai chegar com 10 anos de atraso.

Antes desta, foram outras 13 promessas do governo federal, sendo três feitas por ministros e quatro pelos dois últimos presidentes, entre outras. A 14ª veio na forma de um cronograma para a conclusão do projeto executivo do novo terminal, e uma data para o reinício das obras: novembro deste ano.

Pivô do impasse entre o tribunal de Contas da União (TCU) e a Infraero, o projeto foi contratado ao mesmo consórcio que iniciou as obras, das empresas Camargo Corrêa, Mendes Junior e Estacon.

“A pior parte está resolvida”, garantiu o presidente da Infraero, Gustavo Vale. E emendou: “O TCU não permitiria o retorno das obras até que existisse um projeto executivo, e não podíamos começar sem repactuar com o consórcio.”

Até o dia 30 de agosto, a empresa e o governo vão entrar em um acordo sobre o preço de alguns itens da obra e apresentar o projeto executivo ao TCU para análise.

Se aprovado pelo ministro relator, Raimundo Carreiro, as obras se iniciam em no máximo 30 dias, conforme garantiu Vale.

O governador Casagrande demonstrou confiança na última



POUSO no aeroporto de Vitória: licitação para a 2ª etapa prevista para 2017

promessa do governo federal. “Essa perspectiva nos parece mais concreta”, frisou.

A primeira etapa do projeto vai ser entregue em novembro de 2015, e o novo terminal de passageiros do aeroporto vai ter 27 mil metros quadrados e 31 posições de check-in, além de cerca de mil vagas de estacionamento previstas para essa fase.

O pátio vai ter cinco pontes de

embarque e mais sete posições de parada. A capacidade do novo terminal de passageiros, que deve ficar pronto em 2015, será de 5,5 milhões de passageiros por ano.

Já que as previsões de volume de passageiros em 2014 são de 5,4 milhões a cada ano, uma segunda obra de ampliação da capacidade vai ser licitada em julho de 2017.

A segunda etapa do empreendimento, que inclui a expansão do novo terminal de passageiros, só vai ser licitada em julho de 2017.

“Estamos tentando não fugir muito do contrato original”, explicou o diretor de Obras da Infraero, Jaime Parreira.

Apesar das atualizações tecnológicas no projeto, Parreira afirmou que as características gerais, como o tamanho da nova pista (2.058 metros), não vão ser modificadas, mesmo com os obstáculos à segurança no entorno do aeroporto.



RENATO CASAGRANDE demonstrou confiança na promessa do governo federal: “Essa perspectiva nos parece mais concreta”

“A garantia é a minha palavra”

Diante da desconfiança de alguns dos presentes ao evento de anúncio da data para reinício das obras do aeroporto de Vitória, o ministro Moreira Franco deu sua palavra como garantia de que o serviço começaria de novo em novembro.

Franco garantiu que o cronograma anunciado ontem seria seguido à risca, como a bíblia da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero).



FRANCO: confiança “trincada”

O governo federal quer restabelecer a confiança nos investimentos da União, que, segundo o próprio ministro, está trincada no Estado.

Respondendo à pergunta de um repórter sobre qual garantia o capixaba tem da retomada das obras, ele respondeu: “A garantia é a minha palavra, assumi a secretaria com a função de solucionar o problema, que é um símbolo do que queremos combater no governo”.

FALA, LEITOR!

FOTOS: FERNANDO RIBEIRO/AT



GENY NUNES, 75 anos, aposentada

“A gente só acredita que uma obra vai para a frente depois que tudo estiver feito, né? Em promessas, só acredito nas de Deus”



LUANA FERREIRA, 21 anos, atendente

“Claro que não acreditamos que de uma hora para outra a obra vai sair. É mais uma enrolação de políticos para enganar”



MARINALVA REIS, 42, assistência financeira

“Nem lembro mais quando é que essa obra deveria ter começado. Por se tratar de políticos, eu não acredito”



YURI CARNEIRO, 23, assistente de manutenção

“Acredito que vai começar de novo, mas que vai parar de novo também. Já tem 10 anos essa história, e a gente sem aeroporto”

A novela As promessas feitas pelo governo federal

2004 INÍCIO

> A ESPERANÇA de que o aeroporto seria ampliado, com projeto para receber voos internacionais (imagem), surgiu com a assinatura do contrato pelo governo federal.



2005 PROMESSA PRESIDENCIAL

> LULA (foto) promete, em visita ao Estado, que o novo terminal de passageiros e a nova pista ficariam prontos até 2007.



2006 AUDITORIA

> EM OUTUBRO, o Tribunal de Contas da União (TCU) fez auditoria e apontou uma lista com 17 irregularidades.

2007 PRIMEIRA SUSPENSÃO

> AS OBRAS foram suspensas em 2007 pelo consórcio e retomadas no final do ano.

2008 PARALISAÇÃO

> AS OBRAS foram paralisadas pela segunda vez, dessa vez por determinação do TCU.
> EM SETEMBRO, o presidente Lula declarou que a conclusão do novo aeroporto repre-

sentava uma “dívida da União com o Espírito Santo”.

> EM DEZEMBRO do mesmo ano, uma missão do Exército visitou o aeroporto para assumir obras da infraestrutura do terminal.

2009 LISTA DE OBRAS SUSPEITAS

> JANEIRO: Lula determina a volta das obras
> EM DEZEMBRO, o Congresso promete tirar o projeto da lista

de obras suspeitas.

> LULA promete novamente ao então governador Paulo Hartung que as obras se iniciariam em 2010.

2010 EXÉRCITO E INFRAERO

> EM FEVEREIRO o Exército promete construir a infraestrutura de acesso ao terminal.
> EM MAIO, o superintendente Regional da Infraero, Autemar de Souza, toma posse afir-

mando que sua missão era “resolver o problema do aeroporto”.

> OUTUBRO: a conclusão do novo aeroporto é promessa de campanha da presidente Dilma, então candidata.

2011 SENADORES E PRESIDENTE DILMA

> O ENTÃO ministro da Defesa, Nelson Jobim, promete a retomada das obras para 15 de abril, em reunião com Magno Malta.
> AGOSTO: Dilma promete a entrega do projeto executivo para aquele mês.



2012 RECONTRATAÇÃO

> EM JULHO, a União propõe a recontratação do consórcio que iniciou as obras.

> NOVEMBRO: em reunião com a bancada, o presidente da Infraero promete a conclusão da obra para 2015.

Ontem

Projeto Executivo

> FOI PROMETIDO que a primeira etapa para o reinício das obras é a finalização do projeto executivo e entrega ao TCU.
> SE APROVADO pelo tribunal, o consórcio pode retomar a

construção do novo aeroporto.
> ESTA ETAPA é prevista para ser entregue em novembro de 2015.
> JÁ A SEGUNDA etapa do empreendimento, vai incluir a expansão da capacidade do novo terminal.